

日 本 国 特 許 庁  
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出 願 年 月 日                      2 0 0 2 年 1 0 月 3 1 日  
Date of Application:

出 願 番 号                      特 願 2 0 0 2 - 3 1 7 3 1 7  
Application Number:  
[ST. 10/C] :                      [ J P 2 0 0 2 - 3 1 7 3 1 7 ]

出      願      人                      川 崎 重 工 業 株 式 有 限 公 司  
Applicant(s):

2 0 0 3 年    9 月    5 日

特許庁長官  
Commissioner,  
Japan Patent Office

今 井 康 夫

出証番号    出証特 2 0 0 3 - 3 0 7 2 8 9 5

【書類名】 特許願

【整理番号】 020423

【提出日】 平成14年10月31日

【あて先】 特許庁長官 殿

【国際特許分類】 B61G 5/10

【発明の名称】 車両間の配線接続構造

【請求項の数】 4

【発明者】

【住所又は居所】 兵庫県神戸市兵庫区和田山通2丁目1番18号 川崎重工業株式会社 兵庫工場内

【氏名】 采女 忠彦

【発明者】

【住所又は居所】 兵庫県神戸市兵庫区和田山通2丁目1番18号 川崎重工業株式会社 兵庫工場内

【氏名】 長谷川 昭男

【特許出願人】

【識別番号】 000000974

【氏名又は名称】 川崎重工業株式会社

【代理人】

【識別番号】 100085291

【弁理士】

【氏名又は名称】 鳥巢 実

【電話番号】 (078)392-5115

【選任した代理人】

【識別番号】 100117798

【弁理士】

【氏名又は名称】 中嶋 慎一

## 【手数料の表示】

【予納台帳番号】 013583

【納付金額】 21,000円

## 【提出物件の目録】

【物件名】 明細書 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1

【プルーフの要否】 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 車両間の配線接続構造

【特許請求の範囲】

【請求項 1】 前側及び後側車両が連結され、それらの車両の床面下に複数の配線ケーブルが配設されており、それらの配線ケーブルが車両間において接続される車両間の配線接続構造であって、

前側車両にリンクバーの前端部が水平方向の軸で回転可能に連結されると共に、リンクバーの後端部が後側車両に水平方向の軸で回転可能に連結されることにより、リンクバーが、前側及び後側車両の永久連結器として機能するように構成されており、

そのリンクバーに、配線接続箱が支持され、

この配線接続箱の前側面に、前側車両における配線ケーブルの端部コネクタが接続される前側面側の受けコネクタがそれぞれ設けられる一方、後側面に、後側車両における配線ケーブルの端部コネクタが接続される後側面側の受けコネクタが設けられ、

この配線接続箱の内部に、前側面側の受けコネクタと後側面側の受けコネクタとを接続する接続ケーブルが設けられ、

前側車両と後側車両との配線ケーブルが接続ケーブルを介して相互に接続されていることを特徴とする車両間の配線接続構造。

【請求項 2】 配線接続箱は、仕切り板によって 2 つの部屋に分割され、前記接続ケーブルは、一方の部屋に位置するものと、他方の部屋に位置するものとに分けられている請求項 1 に記載の車両間の配線接続構造。

【請求項 3】 配線接続箱は、箱本体と、この箱本体に設けられ前記 2 つの部屋をそれぞれ開放可能に閉塞する 2 つの点検蓋とを有する請求項 2 に記載の車両間の配線接続構造。

【請求項 4】 接続ケーブルは、配線接続箱の内部において交差しており、その交差部分の前後において、接続ケーブルを支持する支持部材が設けられている請求項 1 ～ 3 のいずれかに記載の車両間の配線接続構造。

【発明の詳細な説明】

**【 0 0 0 1 】****【発明の属する技術分野】**

この発明は、前側及び後側車両の配線ケーブルが車両間において接続される車両間の配線接続構造に関する。

**【 0 0 0 2 】****【従来の技術】**

列車を編成したとき、力行や制動を、先頭車両の運転台で総括制御して、各車両の動力装置やブレーキ装置を制御するために、数多くの電気回路や空気回路を、編成各車両相互に接続しておく必要がある。

**【 0 0 0 3 】**

このような各車両の電気回路の間を接続するための配線ケーブルは、各車両において床面の下において車両長手方向に沿って配設されている。そして、前記配線ケーブルは、前側及び後側車両間において下方に撓ませたいわゆるジャンパ線によって接続され、車両間の電気回路が接続されるのが一般的である。

**【 0 0 0 4 】**

このようなジャンパ線でもって接続する構造では、前側及び後側車両の配線ケーブル同士が対応する位置関係にないと、それらを接続するためのジャンパ線をそのまま接続することができず、車両間において交差させて接続させる必要が生ずる。

**【 0 0 0 5 】**

しかしながら、そのように車両間においてジャンパ線を交差させて接続する場合には、前側及び後側車両の配線ケーブルの数が多くなると、車両間の狭い空間内でジャンパ線同士が干渉して、うまく接続をすることができないという事態が生ずる。特に、曲線軌道の走行を考慮して、ジャンパ線を下方に撓ませるので、ジャンパ線の数が多くなると、交差させることが困難となる。

**【 0 0 0 6 】**

車両間においてジャンパ線を交差させず、予め車両の床下の配線において工夫することも考えられるが、そのようにできない場合もある。すなわち、運転室を含む第 1 の車両と、運転室を含まない第 2 の車両との 2 種類の車両のみを用いて

、リンクバーという永久連結器を用いて連結した4両編成や5両編成として利用したい場合がそれに相当する。

#### 【0007】

具体的には、例えば図6（a）に4両編成について示すように、前後両端部に運転室101aを有する第1の車両101（図6（b）参照）が配設され、それらの間に運転室のない2つの第2の車両102（図6（c）参照）が配設される。その場合には、前側の2つの車両101、102と後側の2つの車両101、102とでは配線ケーブルの位置が左右が逆になるため、そのまま直に接続することができないことになる。よって、それらを車両間で連結するジャンパ線を交差させる必要が生ずる。このため、接続する必要がある配線ケーブルの数が多くなると、前述したようにジャンパ線同士が干渉して、うまく接続をすることができない。

#### 【0008】

また、鉄道車両のための電氣的な連結器であって、電気連結器が機械的な緩衝装置付中間連結器に長手方向に移動可能に固定されている形式のものにおいて、電気連結器を全体的に簡単かつ軽量に形成するために、通常電気連結器が2個で構成されている代わりに、1個のアダプターケースを設け、アダプターケース内で結合ケーブルが連結されたレール車両に対する接続ケーブルの正しいサイド及び正しい機能での結合のために左右で交差して配線されており、両方のレール車両の接続ケーブルの結合が差込結合部を介して若しくはそれぞれ少なくとも1つの差込結合部を備えた固定ケーブルを介して行われているものが提案されている（例えば、特許文献1参照）。

#### 【0009】

##### 【特許文献1】

特開2000-71984号公報（第1頁、図1参照）

#### 【0010】

##### 【発明が解決しようとする課題】

前記特許文献1に記載のものは、永久連結器を用いるものではなく、中央緩衝カップリング、スリーブ継ぎ手や縦案内等を用いるものであるもので、永久連結器

を用いる列車編成についてはそのまま適用することができない。

#### 【0011】

この発明は、車両間の連結にリンクバー（永久連結器）を用いる場合に、配線接続箱を用いることにより、車両間におけるスムーズな配線を可能とした車両間の配線接続構造を提供することを目的とする。

#### 【0012】

##### 【課題を解決するための手段】

請求項1の発明は、前側及び後側車両が連結され、それらの車両の床面下に複数の配線ケーブルが配設されており、それらの配線ケーブルが車両間において接続される車両間の配線接続構造であって、前側車両（例えば、緩衝器（ドラフトギヤ））にリンクバーの前端部が水平方向の軸で回転可能に連結されると共に、リンクバーの後端部が後側車両（例えば、緩衝器（ドラフトギヤ））に水平方向の軸で回転可能に連結されることにより、リンクバーが、前側及び後側車両の永久連結器として機能するように構成されており、そのリンクバーに、配線接続箱が支持され、この配線接続箱の前側面に、前側車両における配線ケーブルの端部コネクタが接続される前側面側の受けコネクタがそれぞれ設けられる一方、後側面に、後側車両における配線ケーブルの端部コネクタが接続される後側面側の受けコネクタが設けられ、この配線接続箱の内部に、前側面側の受けコネクタと後側面側の受けコネクタとを接続する接続ケーブルが設けられ、前側車両と後側車両との配線ケーブルが接続ケーブルを介して相互に接続されていることを特徴とする。

#### 【0013】

このようにすれば、前側車両の配線ケーブルの端部コネクタがそれらに対応する配線接続箱の前側面側の受けコネクタに連結され、後側車両の配線ケーブルの端部コネクタがそれらに対応する配線接続箱の後側面側の受けコネクタに連結されることで、前側車両の配線ケーブルと後側車両の配線ケーブルとが、配線接続箱（接続ケーブル）を介して接続されることになる。よって、車両間におけるスムーズな配線が可能となり、配線ケーブルの数（例えば5本程度）が多くなっても、それらが干渉して、うまく接続できない事態を回避することができる。

## 【 0 0 1 4 】

すなわち、従来のようにジャンパ線を交差させて接続すると、相互に接続すべき配線ケーブルの数が多いと、それらが干渉してうまく接続できないので、予め配線接続箱の中で接続ケーブルをうまくレイアウトして予め配線しておくことで、このような不具合を解消せんとしたものである。つまり、各車両の配線ケーブルのレイアウトに対応した配線接続箱を準備しておくことで、配線ケーブルの数が増えても、無理なく接続できるようにしたものである。

## 【 0 0 1 5 】

特に、前側及び後側車両がリンクバー（いわゆる永久連結器）で連結されており、車両間の連結が通常解除されることがないので、そのリンクバーを利用して、配線接続箱を安定して支持させることができ、配線接続箱の支持構造を複雑にすることはない。そして、リンクバーの下側あるいは上側に形成されるデッドスペースを有効利用して、配線接続箱を配設するようにしているので、配線接続箱を車両間に無理なく配置することが可能となる。

## 【 0 0 1 6 】

請求項 2 に記載のように、配線接続箱は、仕切り板によって 2 つの部屋に分割され、前記接続ケーブルは、仕切り板の一方の部屋に位置するものと、他方の部屋に位置するものとに分けられることが望ましい。ここで、仕切り板によって仕切られる 2 つの部屋は、上下であっても、左右であってもよい。

## 【 0 0 1 7 】

このようにすれば、配線接続箱の内部を 2 つの部屋に分割し、接続ケーブルを 2 つのグループに分割して配線することができるので、接続ケーブルの干渉を回避し、ケーブルを分類して収納するために有利な構造とすることができる。また、各部屋をそれぞれ、例えば低電圧用と高電圧用とすることができ、高電圧線と低電圧線とを同一の箱内に収納することができるようになる。

## 【 0 0 1 8 】

この場合、請求項 3 に記載のように、配線接続箱は、箱本体と、この箱本体に設けられ前記 2 つの部屋をそれぞれ開放可能に閉塞する 2 つの点検蓋とを有する構成とすることが望ましい。



**【0019】**

このようにすれば、2つの点検蓋が箱本体に対し2つの部屋をそれぞれ開放可能に閉塞するように設けているので、点検蓋を取り外すことで多数の配線を容易に行うことが可能となる。特に、各部屋に対して1つの点検蓋が設けられているので、1つの点検蓋を開放することで1つの部屋のみ開放することができる。

**【0020】**

また、請求項4に記載のように、接続ケーブルは、配線接続箱の内部において交差しており、その交差部分の前後において、接続ケーブルを支持する支持部材が設けられている構成とすることができる。

**【0021】**

このようにすれば、配線接続箱の内部において、各接続ケーブルを交差する前後において支持部材にて支持させるようにしているので、配線接続箱内での接続ケーブルの配線が無理なく行われる。

**【0022】****【発明の実施の形態】**

以下、この発明の実施の形態を図面に沿って説明する。

**【0023】**

図1は本発明に係る車両間の配線接続構造が適用される鉄道車両の先頭要部を示す側面図、図2は前記鉄道車両のリンクバー付近を示す平面図、図3は同側面図である。

**【0024】**

図1に示すように、列車の編成を構成する各鉄道車両1A、1Bは、車体2が台車3によって下側から支持されている。そして、前側車両1Aの後端部と後側車両1Bの前端部との間に、配線接続箱4を支持するリンクバー11が永久連結器として設けられ、前側及び後側車両1A、1Bが連結されている。

**【0025】**

前記リンクバー11は、前側及び後側車両1A、1Bを連結した状態では、その前後端部は、図2及び図3に示すように、水平方向の連結ピン軸12A、12Bによって前側車両の緩衝器（ドラフトギヤ）13A、13Bに上下方向に回

転可能に連結されている。なお、リンクバー 11 の両端部には緩衝器（ドラフトギヤ）13A, 13B への取付けのための取付孔 11d, 11e が設けられている（図 5（a）参照）。

#### 【0026】

リンクバー 11 の下部左右には、それぞれ下方に突出する 3 組の取付部 11a, 11b, 11c（左右で合計 6 つ）が一体に形成されている。この 3 組の取付部 11a, 11b, 11c うち中央位置のものを除く残りの 2 つの取付部 11a, 11c に、図 4 に示すように、リンクバー 11 よりも幅が広い配線接続箱 4 が前後左右の 4 箇所を取付ブラケット 15 を介して取り付けられている。

#### 【0027】

各取付ブラケット 15 は、鉛直方向に延びリンクバー 11 の取付部 11a, 11c に取り付けられる上側取付部 15a と、この上側取付部 15a の下端より外方に向かって斜め下に延びる中間傾斜部 15b と、この中間傾斜部 15b の下端より鉛直下方に延び配線接続箱 4 の側面に取り付けられる下側取付部 15c とを有し、各部 15a～15c は両側縁に縦壁部 15d, 15e が設けられることで、水平断面コ字形状とされている。各取付ブラケット 15 の上側及び下側取付部 15a, 15c は、リンクバー 11 の取付部 11a, 11c 及び配線接続箱 4 の側面に、ボルト、ナット等よりなる締結具 16A, 16B を用いて締結固定されている。なお、リンクバー 11 の長手方向の中間部位には、前側及び後側車両のエア配管を相互に連結するためのコネクタ 23 が車体前後方向に傾斜して設けられている。

#### 【0028】

この配線接続箱 4 は、図 5 に示すように、前側面に、前側車両からの配設ケーブル C11～C15 の端部コネクタ 21A～21E が連結される 5 つの前側面側の受けコネクタ 22A～22E が設けられ、後側面に、後側車両からの配設ケーブル C11～C15 の端部コネクタ 21A～21E が連結される 5 つの後側面側の受けコネクタ 22A～22E が設けられている。ここで、前側面と後側面とでは、同一の受けコネクタ 22A～22E が配線接続箱 4 に向かって同一の配列で配置されている。

## 【0029】

各前側面側の受けコネクタ 22A～22Eは、それに対応する後側面側の受けコネクタ 22A～22Eに、配線接続箱 4 の内部に設けられた接続ケーブル 23A～23Eを通じて電氣的に接続されている。前側面側及び後側面側の各受けコネクタ 22A～22Eに接続される前後の配線ケーブル C11～C15は下方に撓み、曲線軌道を走行するのに影響がないように配慮されている。

## 【0030】

なお、5つの前側面側及び後側面側の受けコネクタ 22A～22Eは、それぞれ配線ケーブル C11～C15の端部コネクタ 21A～21Eに対応しており、各端部コネクタ 21A～21Eは、対応する受けコネクタ 22A～22E以外の受けコネクタには連結することができないように構成されている。

## 【0031】

配線接続箱 4 の内部には、仕切り板 31 が設けられ、内部空間を上下に仕切り、上側の部屋 31A と下側の部屋 31B との 2 つの部屋に分割されている。上側の部屋 31A には、前側面及び後側面の上方に位置する 2 つの受けコネクタ 22A, 22B を相互に接続する低電圧用接続ケーブル 23A, 23B が配設されている。この接続ケーブル 23A, 23B は、この部屋 31A 内において、交差していると共に、上側の支持部材 32 へ固定部材 34（例えばタイラップ）にて固定されている。

## 【0032】

下側の部屋 31B には、前側面及び後側面の下方に位置する 3 つの受けコネクタ 22C, 22D, 22E を相互に接続する高電圧用接続ケーブル 23C, 23D, 23E が配設されている。そして、左右両側の受けコネクタ 22C, 22E が部屋 31B 内部において交差した接続ケーブル 23C, 23E にて接続され、中央の受けコネクタ 22D が配線接続箱 4 内部においては直線状の接続ケーブル 23D にて接続されている。また、各接続ケーブル 23C～23E は部屋 31B 内において交差する部分の前後において下側の支持部材 33 へ固定部材 34（例えばタイラップ）にて支持されるように構成され、無理なく交差できるようになっている。これらの配線ケーブル C11～C15 は、制御用ケーブル、接地用ケ

ーブル、電源ケーブルなどである。

#### 【0 0 3 3】

また、配線接続箱 4 は、2 つの点検蓋 4 A、4 B が箱本体 4 C の上下に複数のビス 2 9 にて取り付け・取り外し可能に取り付けられ、箱 4 の内部への接続ケーブル 2 3 A～2 3 E の配線を上下別々にすることができ、その配線作業が容易となるようにされている。2 つの点検蓋 4 A、4 B と、箱本体 4 C との間にはゴムパッキン（図示せず）が設けられ、防水構造とされている。よって、防水性能を確保して、点検蓋 4 A、4 B を取り外すことで各部屋 3 1 A、3 1 B が開放可能な構造となっている。

#### 【0 0 3 4】

このように、配線接続箱 4 の内部に仕切り板 3 1 を設けて上下 2 つの部屋 3 1 A、3 1 B を形成し、各部屋 3 1 A、3 1 B 毎に接続ケーブル 2 3 A～2 3 E の交差部分は 1 つずつとなるようにしているのに加えて、各接続ケーブル 2 3 A～2 3 E の交差部分の前後において支持部材 3 2、3 3 で支持するようにしているので、配線接続箱 4 内での接続ケーブル 2 3 A～2 3 E の配線を、安定な支持状態で無理なく行うことができる。つまり、この発明は、単に配線接続箱 4 を用いるものではなく、仕切り板 3 1、支持部材 3 2、3 3 や固定部材 3 4 を利用して、配線接続箱 4 の内部での接続ケーブル 2 3 A～2 3 E の無理のない、安定な支持配線を実現しているのである。

#### 【0 0 3 5】

上記のように配線接続箱 4 を車両間に配設するようにすれば、前後の配線ケーブル C 1 1～C 1 5 が対応する位置関係になくても、配線接続箱 4 の所定の受けコネクタ 2 2 A～2 2 E に配線ケーブル C 1 1～C 1 5 の端部コネクタ 2 1 A～2 1 E を接続することで、前側及び後側車両の配線ケーブル C 1 1～C 1 5 の車両間の接続を行うことができる。この場合、従来ジャンパ線を交差させていたのを、配線接続箱 4 内において接続ケーブル 2 3 A～2 3 E を交差させることで代えるようにしたものである。このように配線接続箱 4 を利用することで、太いケーブル、多数の電線ケーブルをどのコネクタ間にでも接続することができる。

#### 【0 0 3 6】

配線接続箱 4 を、永久連結器としてのリンクバー 1 1 に取り付けるようにしているので、必要な支持剛性を確保して配線接続箱 4 を設置することができる。特に、リンクバー 1 1 は永久連結器であるので、通常解除されることはなく、配線接続箱 4 を取り付けることに無理がない。万一リンクバー 1 1 による連結が解除されるとしても、リンクバー 1 1 の一端部の連結が解除され、そちら側の配線ケーブルの端部コネクタと前面側の受けコネクタ（又は後面側の端部コネクタ）との連結が解除され、他端部の連結及び端部コネクタと受けコネクタとの連結は維持されるのが通常であるので、リンクバー 1 1 に配線接続箱 4 を取り付けた状態を維持することができる。よって、リンクバー 1 1 から配線接続箱 4 を取り外すことは通常考えることは必要ない。

### 【0 0 3 7】

上述したほか、本発明に係る車両間の配線接続構造は、次のように構成することも可能である。

（１）前記実施の形態では、配線接続箱 4 を 4 つの取付ブラケット 1 5 を介してリンクバー 1 1 に取り付けるようにしているが、必要な支持剛性を確保できれば、取付ブラケットの数はいくつでもよい。また、取付ブラケットを用いることなく、リンクバーに直接取り付ける構成としてもよい。さらに、配線接続箱の上部に上方に突出する取付部を設け、その取付部をリンクバーに取り付ける構成とすることも可能である。

（２）前記実施の形態では、配線接続箱 4 の内部に 1 枚の仕切り板 3 1 を設けているが、その数は 1 枚に制限されることなく、複数枚の仕切り板を設けてもよいし、仕切り板を設けなくてもよい。また、接続ケーブル 2 3 A ～ 2 3 E を支持するために支持部材 3 2, 3 3 や固定部材 3 4 も設けなくてもよい。

（３）前記実施の形態では、配線接続箱 4 内を通すケーブルは 5 本であるが、それに限られることなく、4 本又はそれ以下、あるいは 6 本又はそれ以上であってもよい。

### 【0 0 3 8】

#### 【発明の効果】

この発明は、上記のように、リンクバー（いわゆる永久連結器）を利用して配

線接続箱を支持させ、その配線接続箱を介して前側車両の配線ケーブルと後側車両の配線ケーブルとを接続するようにしているので、車両間におけるスムーズな配線が可能となる。よって、配線ケーブルの数が増えても、それらが干渉して、うまく接続できない事態を回避することができる。

#### 【 0 0 3 9 】

また、通常連結が解除されることがないリンクバーを利用して配線接続箱を支持させているので、配線接続箱を車両間に無理なく配置することが可能となる。

#### 【図面の簡単な説明】

##### 【図 1】

本発明に係る車両間の配線接続構造が適用される鉄道車両の先頭端部を示す一部側面図である。

##### 【図 2】

前記車両の連結部分付近を示す平面図である。

##### 【図 3】

同側面図である。

##### 【図 4】

前記車両の連結部分付近で、配線接続箱を取り付けた状態を示す側面図である。

##### 【図 5】

配線接続箱を示し、（a）は側面図、（b）は平面図、（c）は左側面図、（d）は右側面図である。

##### 【図 6】

（a）は永久連結器を用いた列車編成の説明図、（b）は運転室を有する第 1 の車両の説明図、（c）は運転室のない第 2 の車両の説明図である。

#### 【符号の説明】

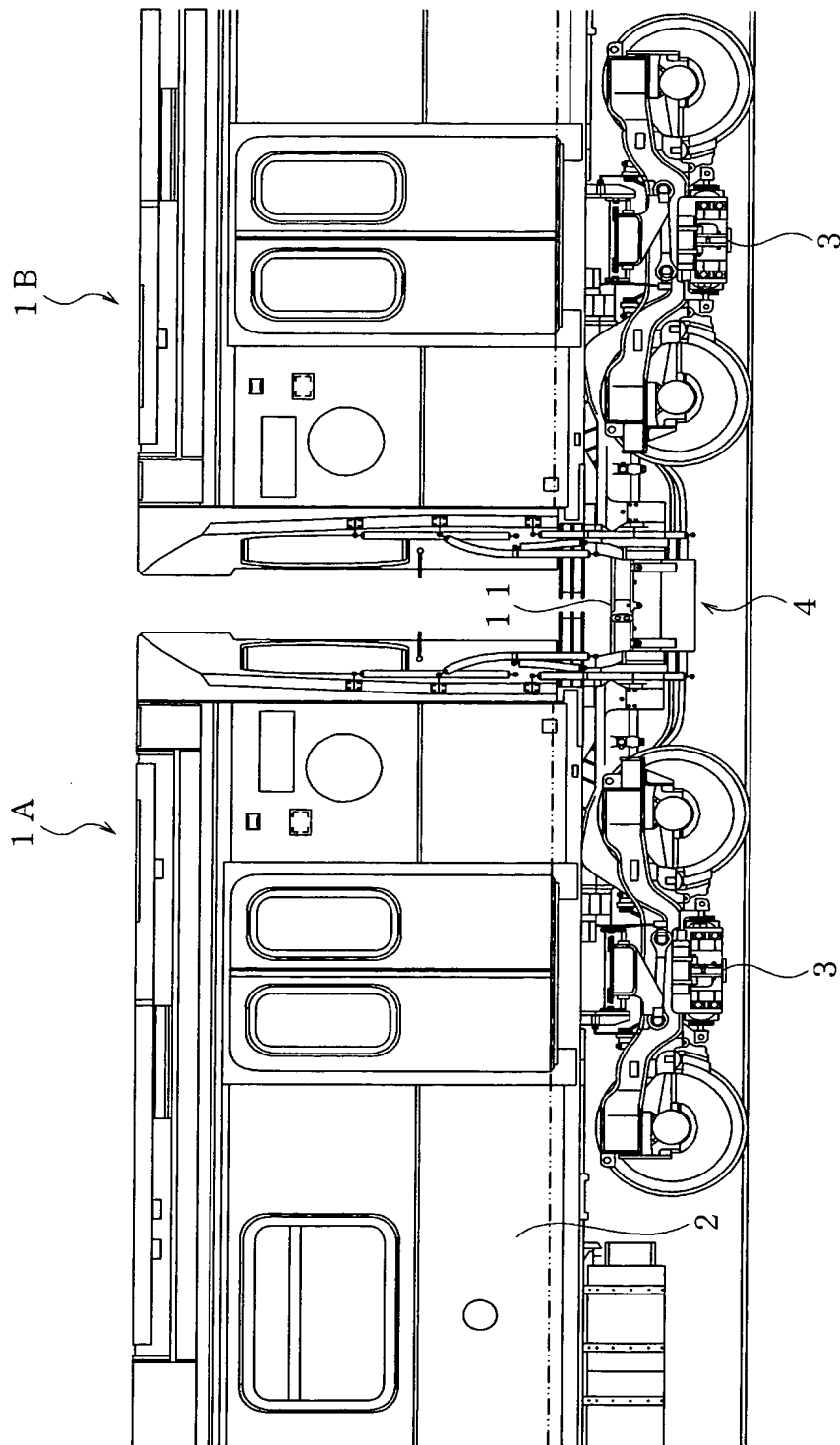
- 1 鉄道車両
- 2 車体
- 3 台車
- 4 配線接続箱

4 A, 4 B 点検蓋  
4 C 箱本体  
1 1 リンクバー  
1 2 A, 1 2 B 連結ピン軸  
1 3 A, 1 3 B 緩衝器 (ドラフトギヤ)  
1 5 取付ブラケット  
2 1 A ~ 2 1 E 端部コネクタ  
2 2 A ~ 2 2 E 受けコネクタ  
2 3 A ~ 2 3 E 接続ケーブル  
2 9 ビス  
3 1 仕切り板  
3 1 A, 3 1 B 部屋  
3 2, 3 3 支持部材  
C 1 1 ~ C 1 5 配線ケーブル

【書類名】

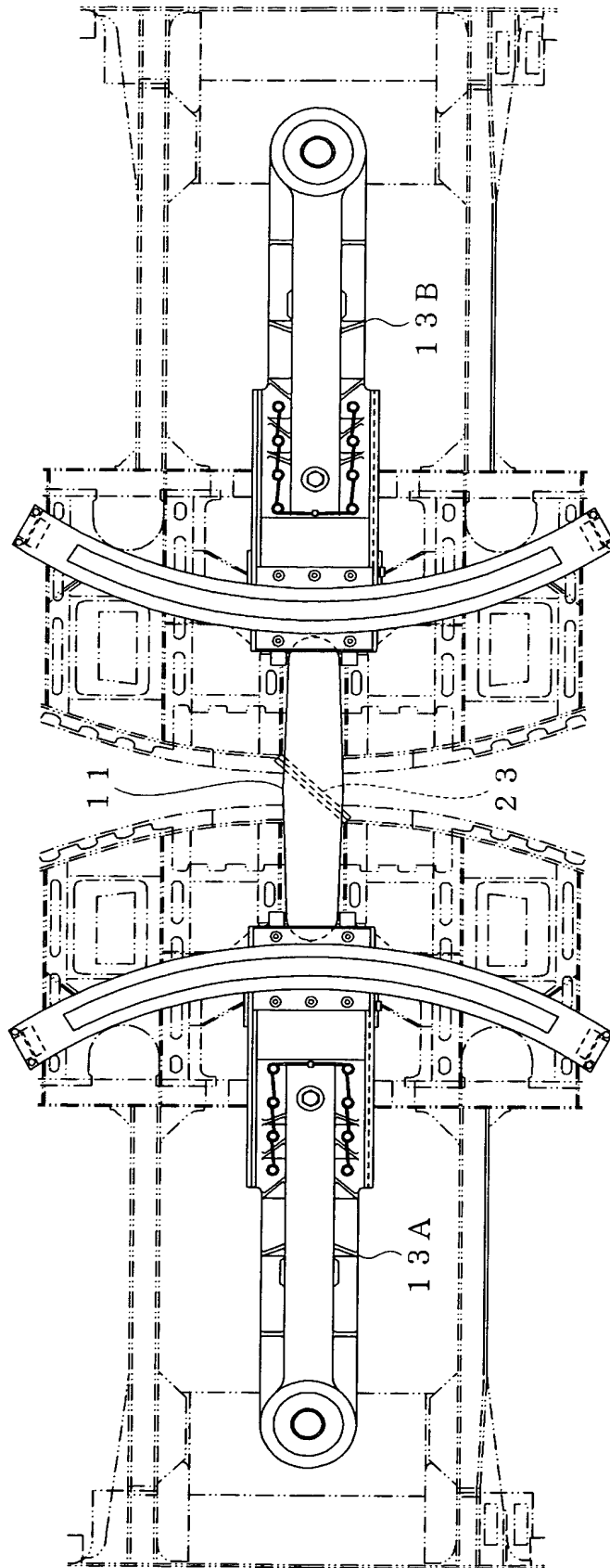
図面

【図 1】

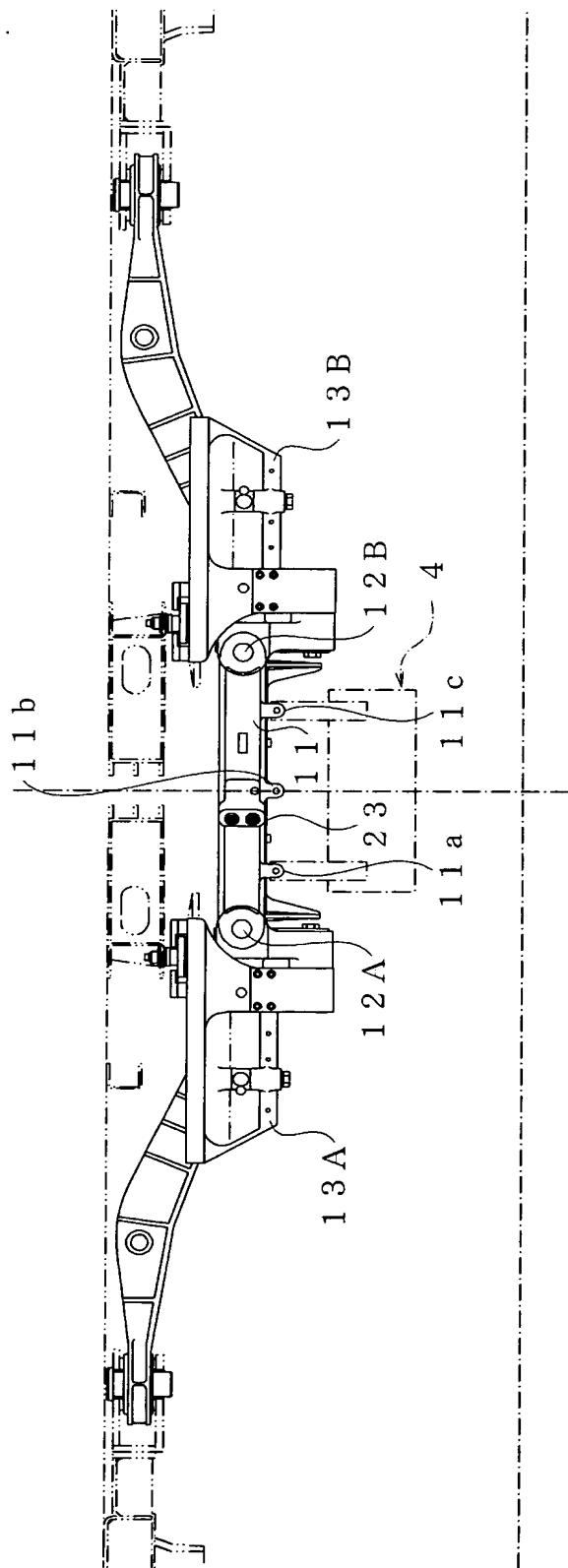


【図 2】

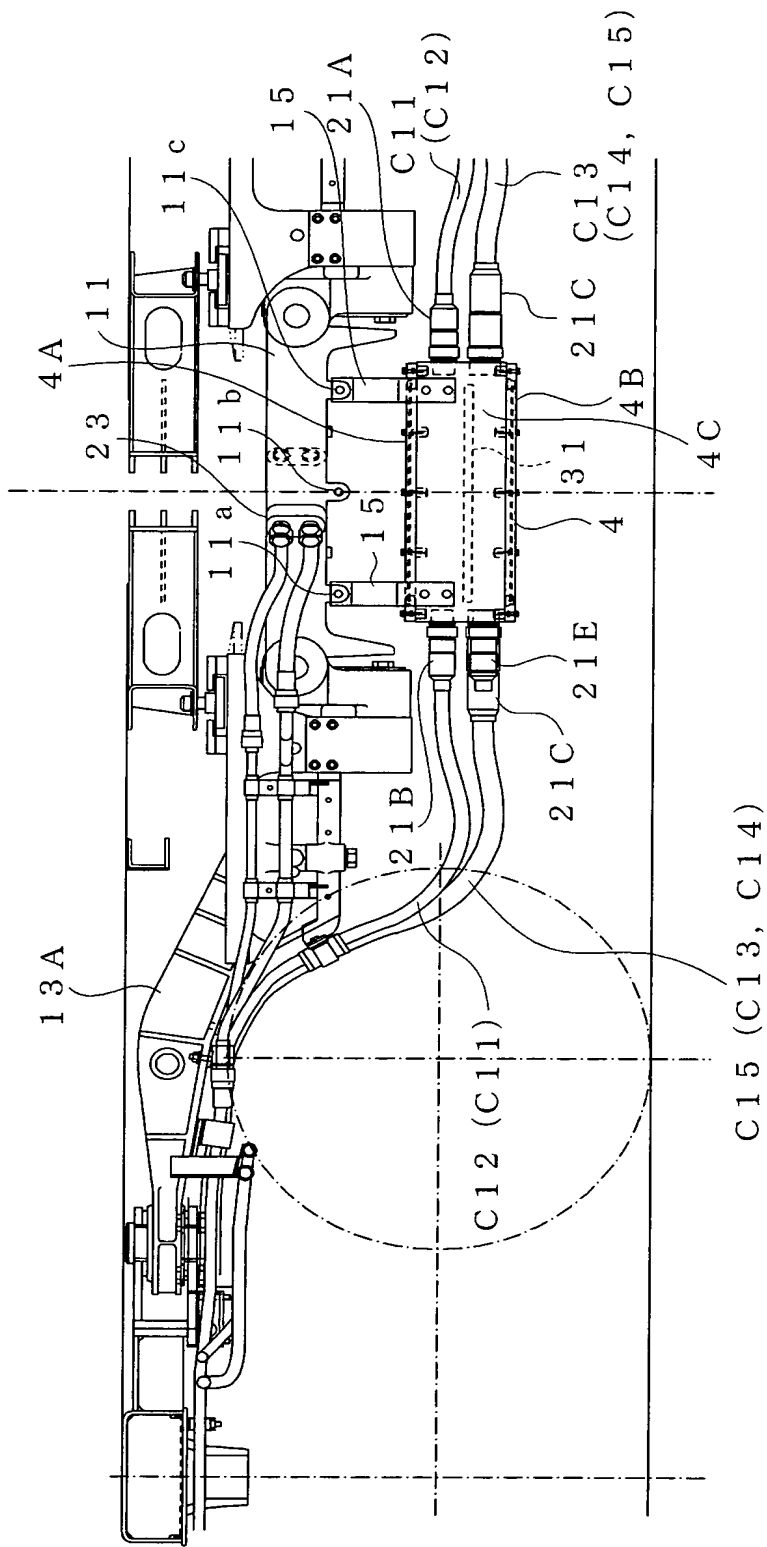




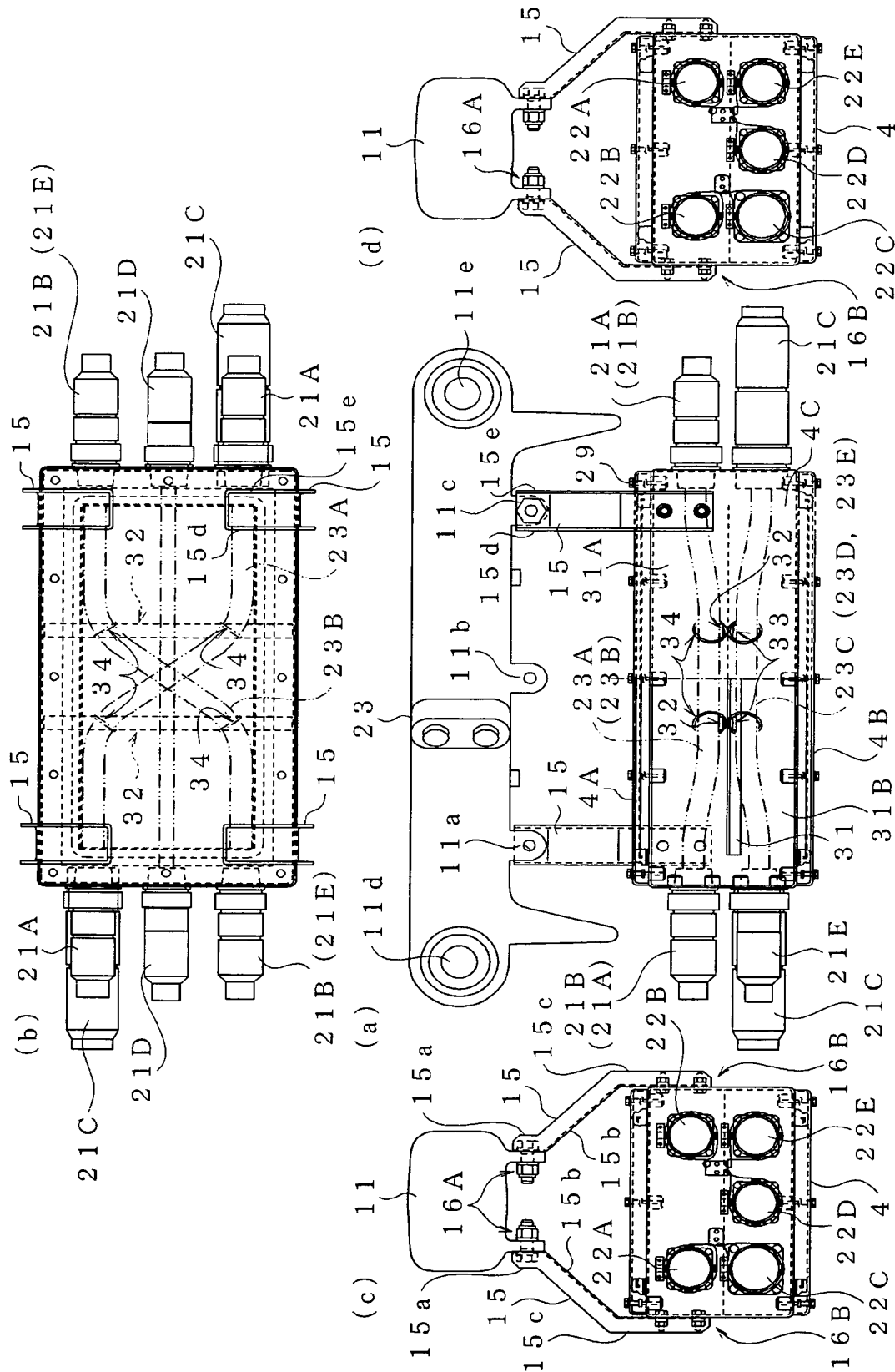
【図 3】



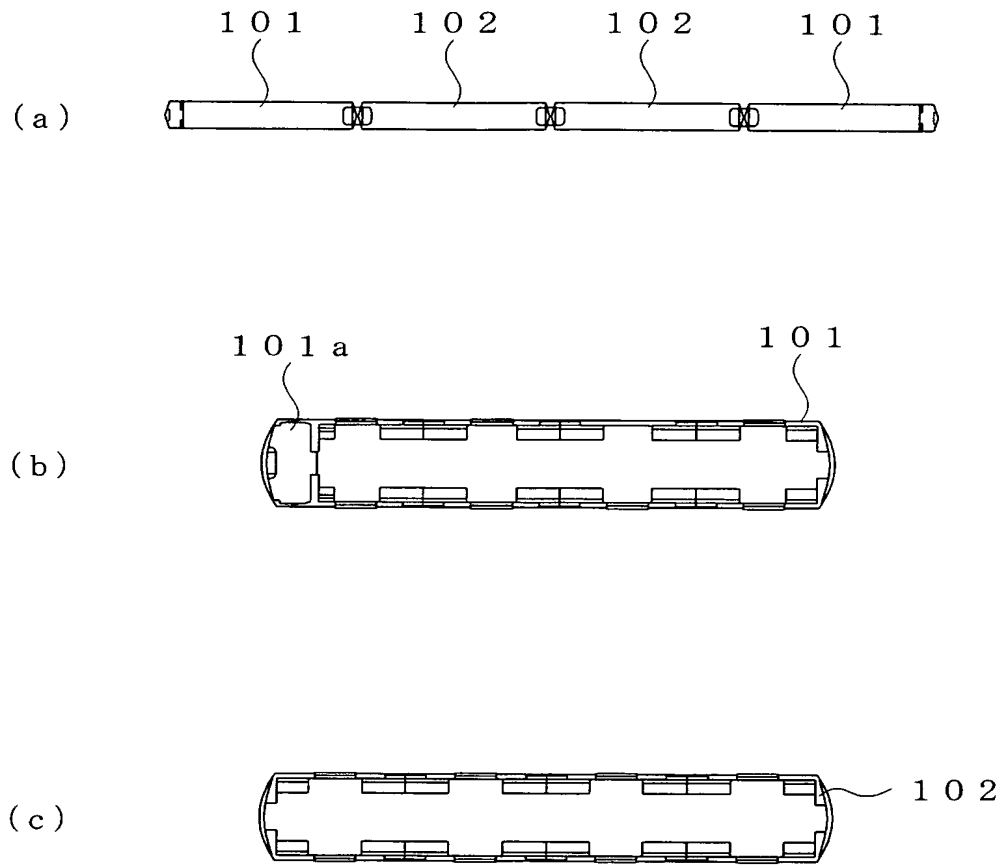
【図 4】



【図 5】



【図 6】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 配線接続箱を用いることにより、車両間におけるスムーズな配線を可能とする。

【解決手段】 前側車両と後側車両とを連結するリンクバー 1 1 にて、配線接続箱 4 を支持する。配線接続箱 4 の前側面及び後側面それぞれに、前側車両と後側車両との配線ケーブル C 1 1 ～ C 1 5 の端部コネクタ 2 1 A ～ 2 1 E が接続される受けコネクタ 2 2 A ～ 2 2 E を設ける。配線接続箱 4 の内部に、前側面側の受けコネクタ 2 2 A ～ 2 2 E と後側面側の受けコネクタ 2 2 A ～ 2 2 E とを接続する接続ケーブル 2 3 A ～ 2 3 E を設け、前側車両と後側車両との配線ケーブル C 1 1 ～ C 1 5 を接続ケーブル 2 3 A ～ 2 3 E を介して相互に接続する。

【選択図】 図 4

特願 2 0 0 2 - 3 1 7 3 1 7

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号

[ 0 0 0 0 0 0 9 7 4 ]

1. 変更年月日

1 9 9 0 年 8 月 2 2 日

[変更理由]

新規登録

住 所

兵庫県神戸市中央区東川崎町 3 丁目 1 番 1 号

氏 名

川崎重工業株式会社